

Luzern, 19. Dezember 2023

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 78**

Nummer: A 78
Protokoll-Nr.: 1341
Eröffnet: 24.10.2023 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Steiner Bernhard und Mit. über die Planung und die Informationspolitik bei der «Umfahrung in Wolhusen»

Vorbemerkung:

Am 30. Oktober 2023 hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement nach Abschluss des fachlichen Prozesses mit einer Medienmitteilung über die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) informiert. Mit der Variante Null+ und der Süd-Umfahrung SU1 liegen zwei Lösungsvarianten vor, die nun weiterbearbeitet werden sollen. Die Variante Null+ erreicht in der Gesamtbetrachtung die höchste Punktzahl – sowohl mit der fachlichen Gewichtung des Kantons als auch mit dem von der regionalen Begleitgruppe erarbeiteten Gewichtungsschlüssel. Diese Variante verzichtet auf eine Umfahrung, strebt stattdessen die Verbesserung der Situation auf dem bestehenden Strassennetz an und sieht den Ausbau des öffentlichen Verkehrs vor. Bei den Umfahrungslösungen liegt die Bewertung der Süd-Umfahrung SU1 leicht vor der Variante SU2. Die weiter zu bearbeitenden Varianten Null+ und SU1 werden auch in den politischen Prozess einfließen. Die entsprechenden Ergebnisse sollen mit dem Programm Gesamtmobilität voraussichtlich bis Ende 2026 vorliegen. Danach wird die nächste Planungsphase gestartet.

Zu Frage 1: Ist es richtig, dass aufgrund der aktuellen Gesamtschau aller Strassenbauprojekte im Topf C eine Realisierung der «Umfahrung Wolhusen» nicht vor dem Zeitrahmen von 2035 bis 2062 anzusiedeln ist?

Es ist richtig, dass die Realisierung des Projekts im aktuell gültigen Bauprogramm im Topf C angesiedelt und somit noch kein Realisierungszeitpunkt hinterlegt ist. Das gilt grundsätzlich für alle Projekte im Topf C. Das weitere Vorgehen wird voraussichtlich Ende 2026 im Zusammenhang mit der Beratung des Programms Gesamtmobilität ersichtlich sein. Unter optimalen Bedingungen und Sicherstellung der Finanzierung ist bei einer Umfahrungsvariante mit einer Dauer des Planungs- und Bewilligungsverfahrens von sechs bis acht Jahren sowie einer anschliessenden Bauzeit von rund vier Jahren zu rechnen. Eine Inbetriebnahme ist somit – Finanzierung vorausgesetzt – erst nach 2035 möglich. Mit den heute im Strassenbau einsetzbaren Mitteln ist aber eine Finanzierung eines so grossen Projektes vorläufig nicht realistisch.

Zu Frage 2: Das Variantenstudium der Arbeitsgruppe zur ZMB ist schon recht fortgeschritten. Es ist anzunehmen, dass in den vielen Jahren vor der definitiven Planung oder des Baubeginns der Umfahrung die Rahmenbedingungen des Verkehrs in Wolhusen nicht mehr die gleichen sind. Wird zu diesem Zeitpunkt in Anbetracht der Strategie der Gesamtmobilität eine erneute ZMB notwendig sein?

Vor dem Hintergrund, dass die letzten Planungen zu einer Umfahrung Wolhusen rund 20 Jahre zurückliegen, wurde entschieden, eine sogenannte ZMB durchzuführen, um die Machbarkeit verschiedener Varianten zu prüfen, die Kosten zu schätzen und den Nutzen zu beurteilen. Das Verfahren der ZMB hat sich in den letzten 25 Jahren für diese Fragestellung etabliert und beurteilt Projekte nach den drei Nachhaltigkeitskriterien Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft. Es wird auch bei anderen Umfahrungsprojekten im Kanton angewendet. Dieses Vorgehen wurde vorgängig den Standortgemeinden und dem Regionalen Entwicklungsträger Luzern West kommuniziert.

Die aktuelle ZMB bezieht sich auf den Prognosezustand 2040. Mit der ZMB liegt eine umfassende Analyse zum Verkehrsproblem in Wolhusen vor. Sie bestätigt die Erkenntnisse aus den früheren Planungen. Erfahrungsgemäss ist bei Grossprojekten mit sehr langen Planungsauern von mehreren Jahrzehnten und auch mit Planungsunterbrüchen zu rechnen. Dabei werden geänderte Grundlagen oder aktuelle Entwicklungen und Rahmenbedingungen laufend in die Projektbearbeitung aufgenommen. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass stark geänderte Rahmenbedingungen eine grundsätzliche Neubeurteilung des Projekts erforderlich machen würden. Es wäre dann im Einzelfall zu prüfen, welches Verfahren dazu angewendet werden soll und welche zusätzlichen Abklärungen vorzunehmen sind.

Im konkreten Fall liegt die Machbarkeit für eine Variante auf dem bestehenden Netz und eine Umfahrungsvariante vor. Mit diesen Grundlagen sind die nächsten, darauf aufbauenden Planungsschritte grundsätzlich möglich.

Zu Frage 3: Wie werden die Behördenvertretenden und die Bevölkerung über eine allfällige Verzögerung und den unklaren Zeitpunkt des Baubeginns orientiert?

Die Information der Behördenvertretenden und der Bevölkerung über einen allfälligen Zeitpunkt eines Baubeginns orientiert sich am Zeitplan, der durch das Bauprogramm für die Kantonsstrassen festgelegt wird. Durch die Einordnung des Vorhabens im Topf C des Bauprogramms ist kein Zeitplan festgelegt, entsprechend können keine Termine kommuniziert werden. Das gilt seit Jahrzehnten für alle Projekte im Topf C. Eine Überprüfung wird mit dem Programm Gesamtmobilität erfolgen, welches das Bauprogramm ablösen wird. Auch dort wird wieder mit einer ähnlichen Systematik wie im Bauprogramm zu priorisieren sein – was auch einem Auftrag Ihres Rates entspricht. Aufgrund der notwendigen Planungs- und Bauzeit kann aber eine Abschätzung erfolgen, wann eine Inbetriebnahme unter optimalen Bedingungen frühestens möglich ist (siehe dazu Antwort zur Frage 1), was so auch kommuniziert wird.

Zu Frage 4: Was sind die ungefähren Kosten aller bisherigen Arbeiten zur Bauplanung und zum Variantenstudium?

Wir rechnen für die aktuelle Projektierungsphase mit Kosten von rund 1 Million Franken.